

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets

(11)

EP 0 844 111 A1

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
27.05.1998 Bulletin 1998/22

(51) Int. Cl.⁶: B60C 17/06, B60C 17/04

(21) Numéro de dépôt: 97119665.4

(22) Date de dépôt: 10.11.1997

(84) Etats contractants désignés:
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC
NL PT SE

(30) Priorité: 26.11.1996 FR 9614563

(71) Demandeur:
Compagnie Générale des Etablissements
MICHELIN-MICHELIN & CIE
63040 Clermont-Ferrand Cedex 09 (FR)

(72) Inventeur: Muhlhoff, Olivier
63100 Clermont-Ferrand (FR)

(74) Mandataire:
Dequire, Philippe Jean-Marie Denis
Michelin & Cie,
Service SGD/LG/PI-LAD
63040 Clermont Ferrand Cedex 1 (FR)

(54) Insert de sécurité avertisseur.

(57) Insert de sécurité, destiné à être monté sur une jante, à l'intérieur d'un pneumatique, pour supporter le sommet de celui-ci en cas de perte de pression de gonflage, caractérisé en ce que le rayon de roulement sous appui de l'insert de sécurité est variable avec une fréquence de variation sensiblement égale à sa fréquence de rotation.

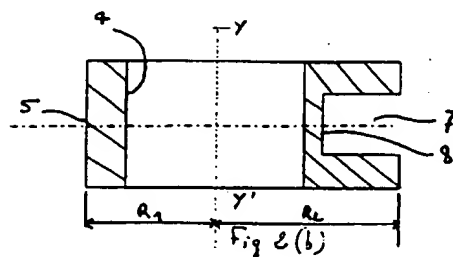
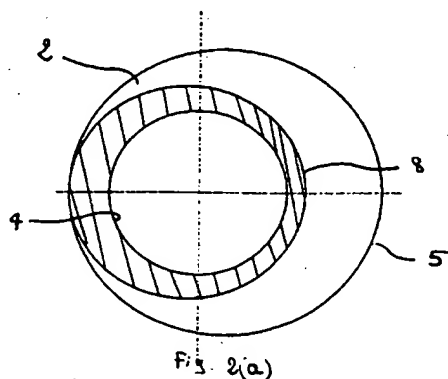


Fig 2

EP 0 844 111 A1

Descripti n

L'invention concerne l'utilisation des pneumatiques équipés d'un insert de sécurité et plus particulièrement, la détection de la mise en appui du pneumatique sur l'insert de sécurité. Elle propose un tel insert qui avertit le conducteur dès que le pneumatique est en appui sur lui après crevaisson ou en cas de perte de pression importante.

La fonction de ces inserts de sécurité qui sont, en général, montés sur la jante à l'intérieur du pneumatique, est de reprendre la charge en cas de défaillance du pneumatique.

La mise en appui du pneumatique sur l'insert de sécurité s'accompagne d'une dégradation plus ou moins marquée de ses performances qui peut ne pas être perceptible par le conducteur à travers le comportement et le confort du véhicule. De plus, la durée de vie en fonctionnement de ces inserts est limitée. Il est donc essentiel, pour sa sécurité, que le conducteur soit averti dès qu'un pneumatique est en appui sur son insert de sécurité, pour qu'il puisse se conformer aux instructions de leur fabricant.

Plusieurs inserts de sécurité incorporant des moyens pour avertir le conducteur de la mise en appui ont déjà été proposés.

Le brevet US 4 262 724 propose notamment un insert de sécurité destiné à être monté dans un ensemble comprenant un pneumatique et une jante et radialement extérieurement relativement à la jante. Cet insert a une surface radialement extérieure qui définit un appui radial pour le sommet du pneumatique lorsque le pneumatique est dégonflé, et dont le rayon de roulement sous appui varie entre un rayon minimum et un rayon maximum pour créer une vibration en roulage. Plus précisément, cette surface radialement extérieure présente deux plages circonférentielles la première de rayon maximum, la seconde de rayon minimum reliées par des zones de transition de rayons intermédiaires.

Ce brevet propose aussi d'incorporer à l'insert de sécurité une ou plusieurs bosses. Cette solution entraîne un fort désagrément de conduite, notamment aux basses vitesses. Cette solution ne permet que d'éviter l'immobilisation instantanée du véhicule en cas de défaillance du pneumatique. En revanche, lorsque l'on souhaite utiliser le véhicule, même à vitesse limitée, sur de longues distances, l'avertissement transmis par l'insert doit être compatible avec la sécurité de conduite, non pénalisant pour la mécanique, tout en restant parfaitement remarquable par le conducteur.

Au regard de ces difficultés, l'invention a pour objet un insert de sécurité qui avertit le conducteur dès la mise en appui du pneumatique dans une large gamme de vitesses du véhicule tout en conservant un caractère supportable à la fois pour le conducteur et la mécanique, dans la gamme des vitesses autorisées.

L'insert de sécurité selon l'invention, destiné à être monté dans un ensemble comprenant un pneumatique

et une jante et radialement extérieurement relativement à la jante, le rayon de roulement sous appui dudit insert de sécurité variant entre un rayon minimum et un rayon maximum pour créer une vibration en roulage, est caractérisé en ce que ledit rayon de roulement varie sensiblement sinusoidalement entre le rayon maximum et le rayon minimum pour créer une vibration de fréquence égale à la fréquence de rotation dudit ensemble pneumatique et jante.

Cet insert de sécurité a l'avantage de produire lors du roulage en appui une vibration dont l'énergie croît avec la vitesse du véhicule dans une large gamme de vitesses. L'interprétation de cette vibration dans cette gamme de vitesse par le conducteur est donc sans équivoque. Cette vibration est supportable par les conducteurs à basse vitesse tout en restant perceptible à des vitesses élevées, même lorsque, au-delà d'une certaine vitesse, son énergie n'augmente plus avec la vitesse.

Selon un premier mode de réalisation de l'insert de sécurité selon l'invention, le rayon de la surface radialement extérieure dudit insert de sécurité varie sensiblement sinusoidalement entre un rayon minimum et un rayon maximum.

Cet insert de sécurité peut comporter une plage cylindrique de rayon maximum inférieure au quart de la circonférence de la surface radialement extérieure de l'insert de sécurité.

Les vibrations produites par un tel insert, lors d'un roulage en appui, sont pratiquement toujours limitées à sa fréquence de rotation.

Une variante de ce premier mode de réalisation d'un insert de sécurité selon l'invention, consiste en ce que la surface radialement extérieure de l'insert de sécurité est cylindrique avec son axe central décentré relativement à l'axe de rotation de l'ensemble pneumatique et jante.

Selon un second mode de réalisation, la variation du rayon de roulement sous appui de l'insert de sécurité selon l'invention est obtenue par une variation circonférentielle de la rigidité radiale dudit insert.

Cette variation circonférentielle de la rigidité radiale de l'insert de sécurité peut notamment être obtenue par une variation circonférentielle de la teneur relative d'au moins deux matériaux de rigidités différentes, ou par une variation circonférentielle de densité.

Bien entendu, la variation du rayon de roulement sous appui peut aussi être obtenue par une combinaison des variations circonférentielles de rayon, de rigidité et de densité.

Le caractère supportable ou non des vibrations produites lors d'un roulage sous appui par l'insert de sécurité selon l'invention est directement lié à l'amplitude de variation du rayon de roulement sous appui. Cette amplitude est avantageusement comprise entre 1,5 et 4,0 % du diamètre du pneumatique et préférentiellement 2,5 et 3,0 %.

Avantageusement, l'insert de sécurité selon l'inven-

tion comporte en plus des moyens pour générer en appui un bruit de roulement. Ces moyens peuvent être un ensemble de barrettes d'amplitude comprise entre 0,1 et 1,0 % du diamètre du pneumatique. Ce bruit de roulement, insuffisant à lui seul, a pour avantage de rap-
peler au conducteur le roulage en appui, notamment aux vitesses élevées.

L'insert de sécurité selon l'invention a aussi, de préférence, un balourd statique nul.

Les figures suivantes illustrent plusieurs modes de réalisation de l'invention et permettent d'en saisir tous les avantages :

- la figure 1 est une vue en coupe schématique d'une jante de roue équipée d'un insert de sécurité ;
- la figure 2 présente un insert de sécurité selon l'invention : en coupe circonférentielle, fig. 2(a), et en coupe axiale, fig. 2(b) ;
- la figure 3 présente une coupe circonférentielle d'un insert de sécurité avec deux plages de rayon maximum ;
- la figure 4 donne l'évolution de l'intensité vibratoire produite par les inserts de sécurité des figures 2 et 3 en fonction de la vitesse de roulage pour un véhicule donné ;
- la figure 5 présente une coupe circonférentielle d'une variante d'insert de sécurité selon l'invention ; et
- la figure 6 présente une autre variante d'insert de sécurité selon l'invention.

On voit à la Figure 1 une jante 1 de roue équipée d'un insert annulaire de sécurité 2. La géométrie particulière de cette jante 1 de roue est notamment décrite dans la demande de brevet français n° 2 713 558. Elle présente deux sièges de bourrelets de diamètres différents et est particulièrement adaptée pour la mise en place aisée de cet insert de sécurité 2. Cet ensemble permet le roulage malgré une baisse de pression importante dans le pneumatique 3. Dans le cas d'un tel roulage, l'intérieur du pneu déformé frotte sur la surface extérieure de l'insert provoquant un échauffement qui limite le rayon d'action disponible : il importe donc que le conducteur soit informé dès la mise en appui d'un pneumatique sur son insert 2.

A cet effet, on utilise avantageusement comme insert un insert de sécurité selon l'invention dont le rayon de roulement sous appui est variable avec une fréquence de variation sensiblement égale à sa fréquence de rotation.

Un tel insert est présenté à la figure 2. Il présente une surface radialement intérieure 4 cylindrique de rayon sensiblement égal à celui de la portée 6 de la jante 1. Sa surface radialement extérieure 5 est elle aussi cylindrique mais d'axe central décentré par rapport à l'axe central YY' de la surface 4 qui est aussi l'axe de rotation de l'ensemble pneumatique, jante, insert de sécurité. En conséquence, le rayon de la surface exté-

rieure 5 varie entre un rayon minimum R_1 et un rayon maximum R_2 (figure 2(b)). Ces deux rayons sont diamétralement opposés. Comme la surface extérieure 5 est cylindrique, le rayon de cette surface relativement à l'axe YY' de rotation de l'ensemble pneumatique, jante et insert de sécurité varie de façon sensiblement sinusoidale entre R_1 et R_2 . L'insert de sécurité 2 comporte une cavité 7, ouverte radialement extérieurement, dont la section droite varie continûment angulairement pour que le centre de gravité de l'insert soit sur l'axe YY' et ainsi obtenir un balourd statique nul. Cette cavité 7 s'annule au point où le rayon de la surface extérieure 5 de l'insert 2 est minimum. La cavité 7 pourrait aussi être totalement interne ou ouverte latéralement.

Pour l'équipement de pneumatiques de dimensions 185/70 x 350 (dimensions exprimées en millimètres), l'écart entre les rayons R_1 et R_2 est de l'ordre de 15 mm. Comme le diamètre de ces pneumatiques est d'environ 500 mm, l'écart entre les deux rayons est donc de l'ordre de 3 % de ce diamètre. En fonction des véhicules et pneumatiques concernés, l'écart entre ces rayons peut varier sensiblement, tout en restant, de préférence de l'ordre de 2,5 à 3 % du diamètre des pneumatiques.

L'insert de sécurité 2 a une rigidité radiale suffisante pour que l'écrasement subit sous charge ne modifie pas substantiellement l'écart précédant de 15 mm lors d'un roulage sous appui. Un tel insert est réalisé par exemple en un caoutchouc rigide, en polyuréthane rigide ou en nylon. Il peut aussi être réalisé en un caoutchouc de module de cisaillement relativement bas lorsqu'il est massif. Il peut comporter une nappe de forte rigidité circonférentielle disposée le long de la surface intérieure 4. La surface extérieure de l'insert est de préférence lubrifiée pour limiter les échauffements lors d'un roulage sous appui et ainsi améliorer son endurance.

La figure 3 présente, en coupe circonférentielle, un insert de sécurité 40 connu, de géométrie proche de celui présenté à la figure 20 du brevet US 4 262 724. Cet insert a deux plages de rayon maximum 41 et 42 séparées par deux plages 43 et 44 de rayon minimum. La transition entre ces plages est très progressive.

La figure 4 présente l'évolution de l'intensité vibratoire produite par des inserts de sécurité 2 et 40, de même amplitude $R_2 - R_1$, en fonction de la vitesse de roulage pour un véhicule de marque Peugeot, modèle 405. On a équipé ce véhicule d'un capteur d'accélération verticale disposé sur le siège du conducteur. Ce capteur quantifie ainsi l'excitation transmise au conducteur et perceptible par lui.

La courbe C1 présente l'évolution des mesures d'accélération verticale réalisées en fonction de la vitesse du véhicule avec l'un des pneumatiques complètement dégonflé, ce pneumatique étant équipé d'un insert de sécurité 40 avec deux plages de rayon maximum tel celui de la figure 3.

Cette courbe C1 montre que l'accélération verticale produite par l'excentration de l'insert 40 lors de son rou-

lage en appui évolue de façon sensiblement proportionnelle à la vitesse jusqu'à environ 30 km/h. Ensuite, on observe une diminution très marquée suivie de deux autres maxima. Au-delà de 85 km/h, la diminution est particulièrement marquée. Cet insert a donc une plage d'utilisation correcte très réduite, limitée à environ 30 km/h. Ensuite, l'évolution est très variable et est donc impossible à interpréter de façon satisfaisante par un conducteur usuel.

La courbe C2 présente l'évolution de l'intensité de l'accélération verticale mesurée lorsque le pneumatique dégonflé est équipé d'un insert 2 selon l'invention. Dans ce cas, l'évolution de l'accélération verticale reste pratiquement proportionnelle à la vitesse du véhicule jusqu'à environ 100 km/h. Ensuite cette intensité diminue.

Le fonctionnement de cet insert est donc particulièrement satisfaisant jusqu'à des vitesses relativement élevées puisque l'intensité de l'avertissement est proportionnelle à la vitesse du véhicule.

En fait, pendant toute la première partie de cette courbe, le sommet du pneumatique dégonflé est continuellement en appui sur la surface radialement extérieure de l'insert. Le centre roue subit donc, à chaque tour de roue, une variation de position relativement au sol correspondant sensiblement à l'écart entre R_1 et R_2 (aux variations d'écrasement près). L'augmentation de l'intensité de l'accélération verticale mesurée est ainsi directement liée à l'augmentation de la fréquence de rotation de la roue et de l'insert.

En revanche, au-delà du maximum de la courbe C2, en raison de l'inertie de l'ensemble roue/pneumatique/insert..., le sommet du pneumatique n'est plus continuellement en appui sur la surface radialement extérieure de l'insert, notamment contre la partie de rayon minimum R_1 . En conséquence, la variation de position relativement au sol du centre roue est inférieure à l'écart entre R_1 et R_2 (aux variations d'écrasement près) et diminue progressivement avec l'augmentation de la vitesse du véhicule. Corrélativement, l'intensité de l'accélération verticale mesurée diminue aussi.

Il est donc essentiel pour qu'un insert soit efficace dans la gamme de vitesses la plus élevée possible de n'avoir qu'une seule plage de rayon maximum par tour, de diminuer au maximum l'amplitude circonférentielle de cette plage et d'avoir une transition progressive entre R_1 et R_2 . C'est ce qui est réalisé avec un insert selon l'invention qui a une variation sensiblement sinusoïdale entre les rayons maximum et minimum.

Cette forme particulière a aussi l'avantage de produire une vibration de fréquence sensiblement égale à la fréquence de rotation de l'insert uniquement. Toute l'énergie de vibration est ainsi concentrée dans cette fréquence qui est aisément transmissible au conducteur par les divers éléments de la suspension du véhicule.

Un insert avec une plage de rayon maximum s'étendant sur au plus 25 % de la circonférence de l'insert donne aussi substantiellement des résultats très

proches.

Au contraire de l'insert de l'invention, les inserts proposés par le brevet US 4 262 724 comporte plusieurs plages circonférentielles de rayon maximum (figure 20) ou une seule plage mais avec une amplitude circonférentielle de 75 % de la circonférence (figure 14 et 18) ou égale à 50 % (exemples). De tels inserts, comme nous l'avons vu, ne sont efficaces que dans une plage de vitesses beaucoup plus restreinte que celle des inserts selon l'invention. De plus, ces inserts présentent des zones de transition entre les plages de rayon maximum et minimum qui sont brutales (voir figure 14). En conséquence ces zones se comportent comme de véritables bosses qui contribuent à rendre très désagréable le roulage en appui même à faible vitesse.

Dans l'exemple précédent, la variation de rayon de roulement lors d'un roulage en appui est obtenue par la variation du rayon de l'insert. Il est aussi possible d'obtenir cette variation de rayon de roulement par beaucoup d'autres moyens.

A titre d'exemple, la figure 5 présente un insert 30 cylindrique comprenant deux matériaux de rigidités différentes 31 et 32. La proportion de chaque matériau varie continuellement angulairement pour obtenir une variation sensiblement sinusoïdale de la rigidité radiale et ainsi du rayon de roulement de l'insert à l'état écrasé. Dans cet exemple, les surfaces radialement intérieure 33 et extérieure 34 de l'insert 30 sont coaxiales.

Pour compléter l'effet avertisseur de l'insert de sécurité selon l'invention, aux vitesses élevées, on peut ajouter sur la surface extérieure de l'insert des barrettes. Comme aux vitesses élevées, l'appui entre le sommet du pneumatique et la surface radialement extérieure de l'insert est de plus en plus limité à la plage de rayon maximum et autour, ces barrettes sont à placer préférentiellement dans cette zone. Celles-ci ont pour but de créer un bruit de sifflement perceptible par le conducteur. La figure 6 présente un insert 60 équipé de telles barrettes 63 de forme demi cylindrique disposées selon l'axe de rotation de l'insert 60. Leur amplitude doit être inférieure à celle de l'écart des rayons R_1 et R_2 pour ne pas perturber aux basses vitesses la vibration excitatrice de fréquence égale à la fréquence de rotation de l'insert produite. Une amplitude satisfaisante est de l'ordre de 0,1 à 1 % du diamètre du pneumatique soit, dans l'exemple précédent, de l'ordre de 0,5 à 5 mm.

Comme pour l'insert 2 de la figure 2, les surfaces radialement intérieure 61 et extérieure 62 sont cylindriques mais non coaxiales. Les barrettes 63 sont régulièrement réparties sur la surface de l'insert de part et d'autre du rayon maximum R_2 . Leur nombre est par exemple de l'ordre de 10 à 100 et préférentiellement de 10 à 60. Dans l'exemple présenté, le nombre de barrettes est une trentaine.

Revendications

1. Insert de sécurité (2, 30, 60) destiné à être monté dans un ensemble comprenant un pneumatique (3) et une jante (1) et radialement extérieurement relativement à la jante (1), ledit insert ayant une surface radialement extérieure (5, 34, 62) qui définit un appui radial pour le sommet du pneumatique lorsque ledit pneumatique est dégonflé, le rayon de roulement sous appui dudit insert de sécurité variant entre un rayon minimum et un rayon maximum pour créer une vibration en roulage, caractérisé en ce que ledit rayon de roulement varie sensiblement sinusoïdalement entre le rayon maximum et le rayon minimum pour créer une vibration de fréquence égale à la fréquence de rotation dudit ensemble pneumatique et jante. 5
2. Insert de sécurité (2, 60) selon la revendication 1, dans lequel le rayon de la surface radialement extérieure (5, 62) varie sensiblement sinusoïdalement entre un rayon minimum et un rayon maximum. 20
3. Insert de sécurité (2, 60) selon la revendication 2, dans lequel la surface radialement extérieure (5, 62) comporte une plage cylindrique de rayon maximum, inférieure au quart de la circonférence de ladite surface extérieure. 25
4. Insert de sécurité (2, 60) selon la revendication 1, dans lequel la surface radialement extérieure (5, 62) dudit insert de sécurité est cylindrique avec son axe central excentré relativement à l'axe de rotation de l'ensemble pneumatique et jante. 30
5. Insert de sécurité (30) selon la revendication 1, dans lequel la variation du rayon de roulement sous appui dudit insert de sécurité est obtenue par variation circonférentielle de la rigidité radiale dudit insert. 35 40
6. Insert de sécurité (30) selon la revendication 5, dans lequel la variation circonférentielle de rigidité radiale est liée à une variation circonférentielle de la teneur relative d'au moins deux matériaux de rigidités différentes. 45
7. Insert de sécurité selon la revendication 4, dans lequel la variation circonférentielle de rigidité radiale est liée à une variation circonférentielle de la densité dudit insert de sécurité. 50
8. Insert de sécurité (5, 30, 60) selon l'une des revendications 1 à 7, dans lequel la variation du rayon de roulement sous appui dudit insert de sécurité est comprise entre 1,5 et 4,0 % du diamètre dudit pneumatique. 55
9. Insert de sécurité (5, 30, 60) selon la revendication 8, dans lequel la variation du rayon de roulement sous appui dudit insert de sécurité est comprise entre 2,5 et 3,0 % du diamètre dudit pneumatique.
10. Insert de sécurité (60) selon l'une des revendications 1 à 9, tel qu'il comporte en plus des moyens (63) pour générer un bruit de roulement.
11. Insert de sécurité (60) selon la revendication 10, dans lequel les moyens pour générer un bruit de roulement comprennent un ensemble de 10 à 100 barrettes (63) orientées transversalement et réparties sur la plage de rayon maximum et de part et d'autre de celle-ci. 15
12. Insert de sécurité (60) selon l'une des revendications 10 et 11, dans lequel les barrettes (63) ont une hauteur comprise entre 0,1 et 1 % du diamètre dudit pneumatique.
13. Insert de sécurité (5, 30, 60) selon l'une des revendications 1 à 12, tel que son balourd statique est nul.
14. Insert de sécurité (5, 30, 60) selon la revendication 13, comportant une cavité (7) dont la section droite varie continûment angulairement de telle sorte que son balourd statique est nul.

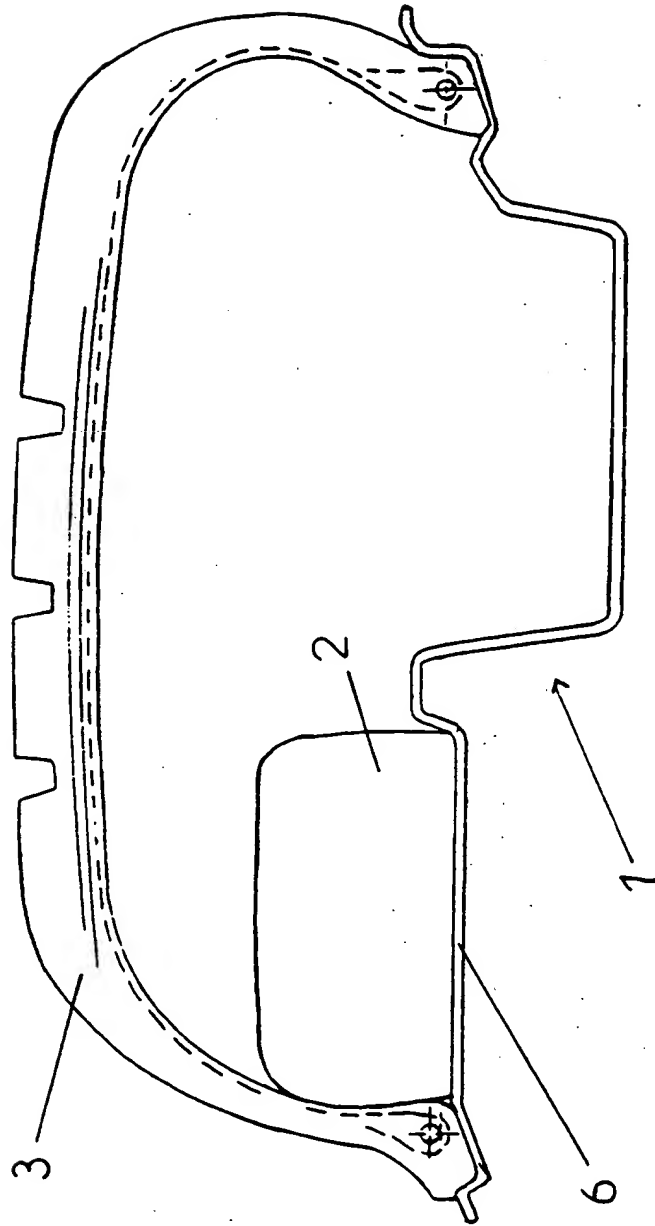


FIG 1

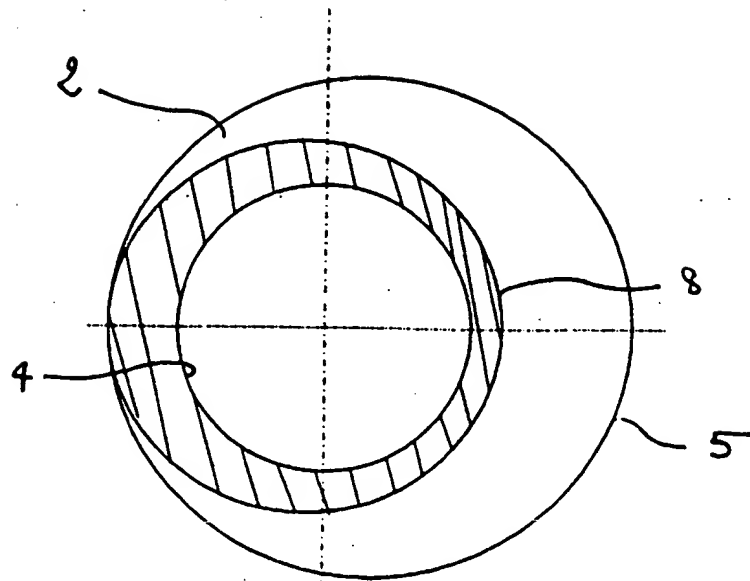


Fig. 2(a)

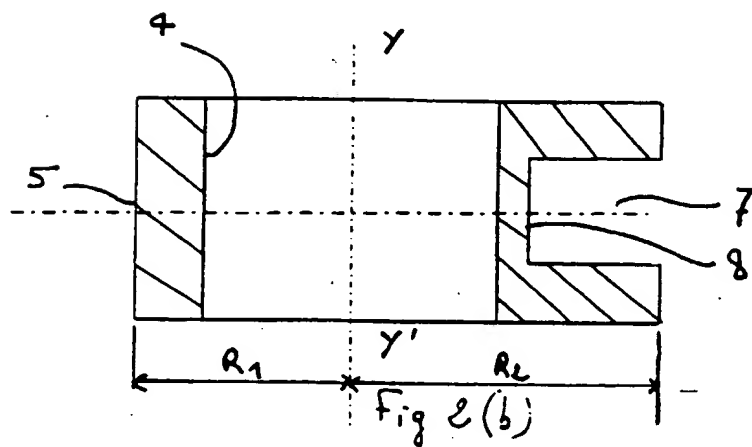


Fig. 2

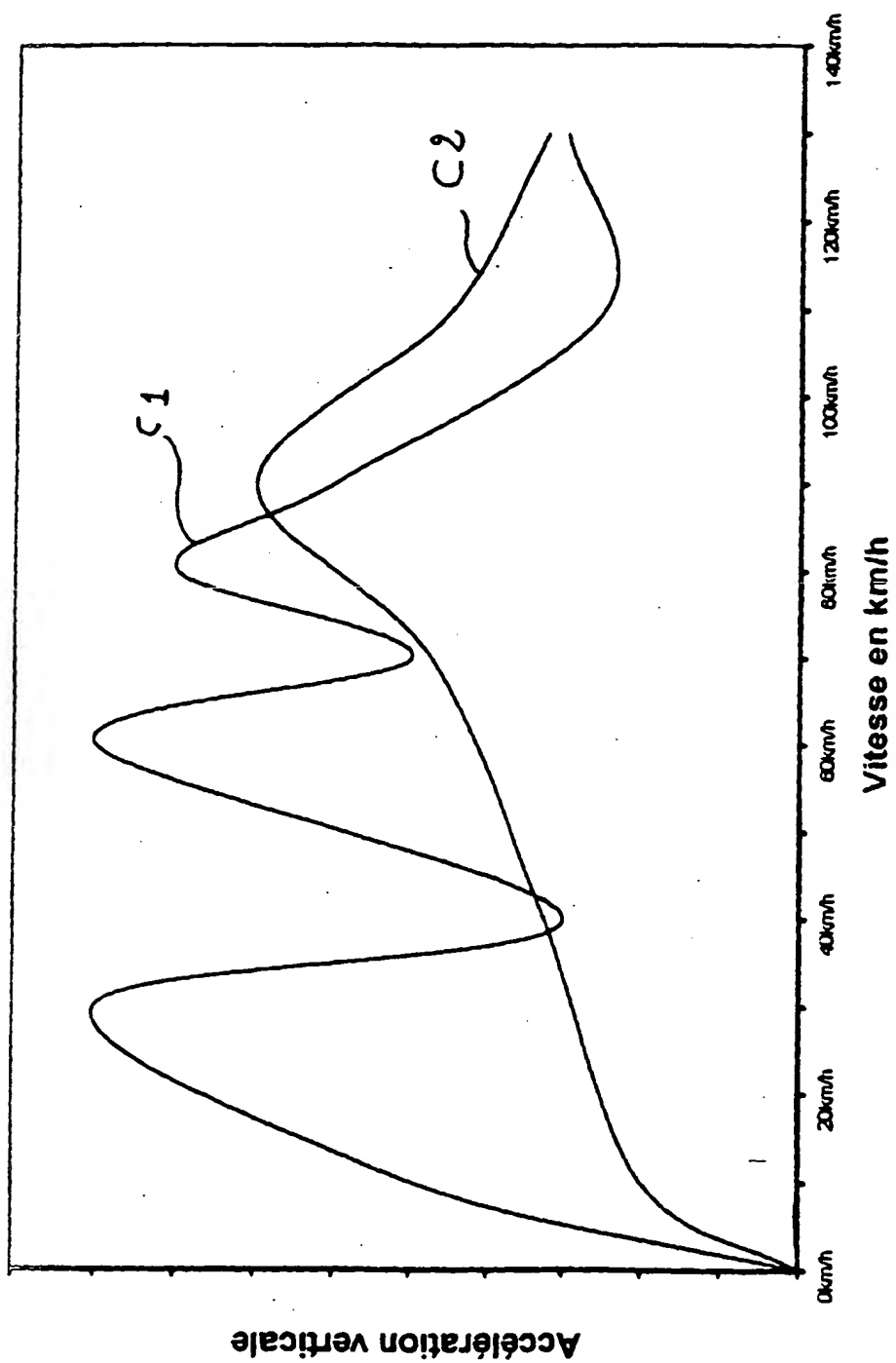


Fig. 4

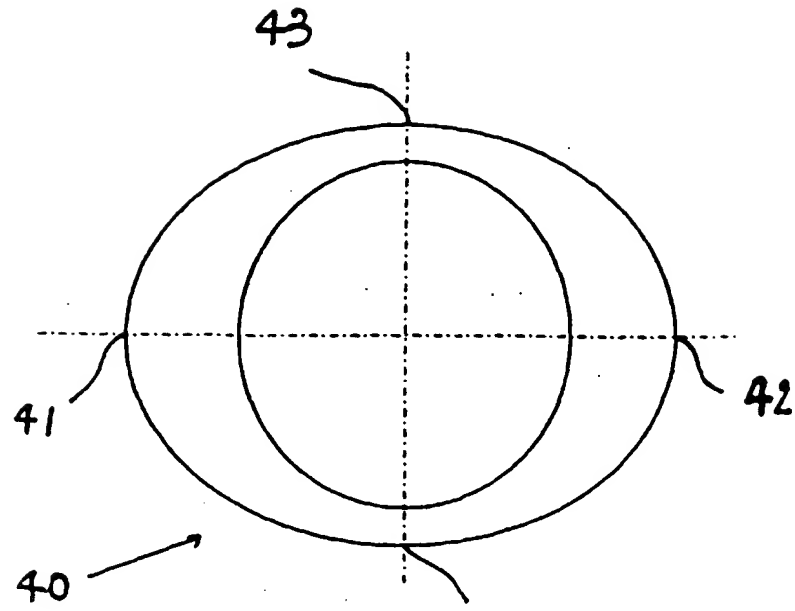


Fig. 3 44

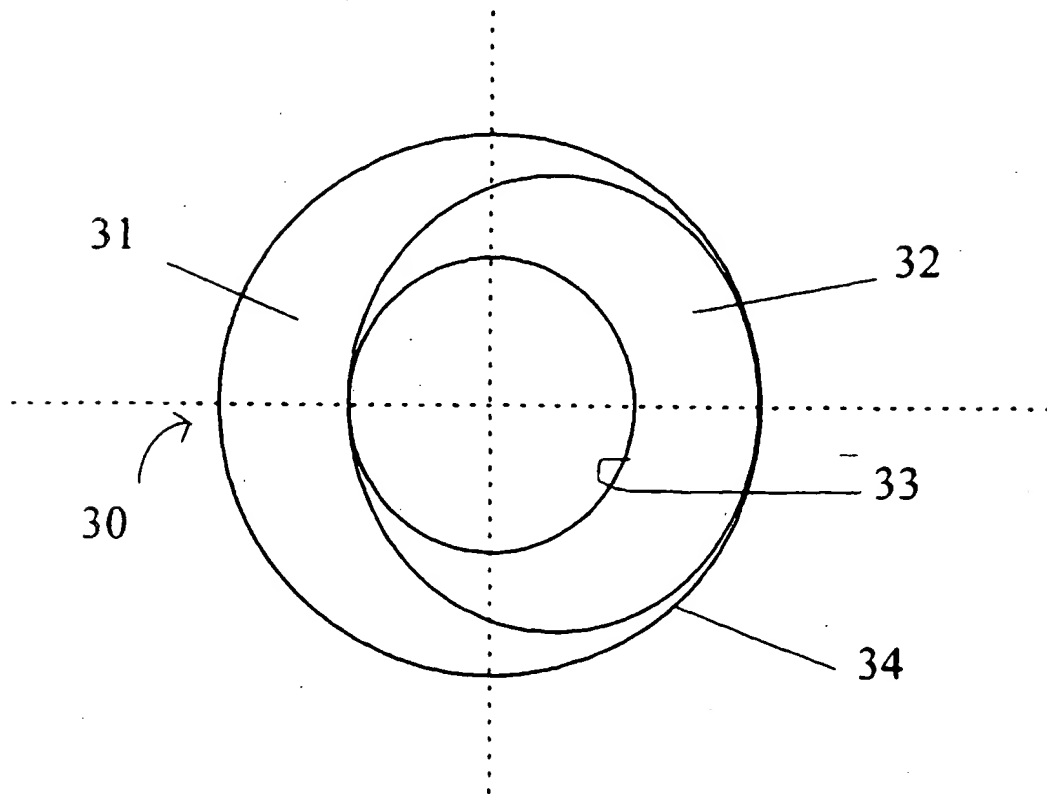


Fig. 5

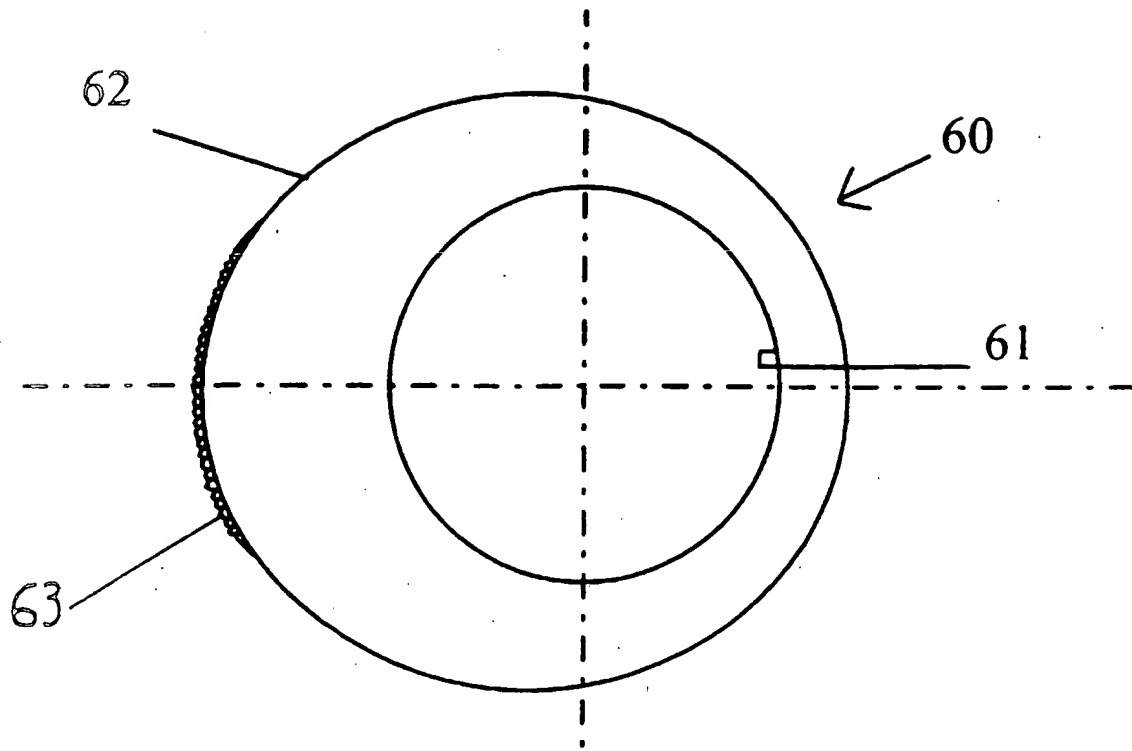


Fig. 6



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande
EP 97 11 9665

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.6)
D.X	EP 0 018 831 A (UNIROYAL INC.) * page 16, ligne 20 - ligne 23; figures 2, 6, 7, 20 * * page 18, ligne 1 - ligne 3 *	1-4, 10-13	B60C17/06 B60C17/04
A	GB 2 004 234 A (UNIROYAL INC.) * page 9, ligne 7 - ligne 11; figure 26 *	10-13	
A	US 3 085 615 A (W.M. SANDERSON) * colonne 4, ligne 20 - ligne 29; figures 2, 3 *	1-13	
A	WO 94 13498 A (COMPAGNIE GENERALE DES ETABLISSEMENTS MICHELIN) * le document en entier *	1-13	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)
			B60C
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 23 février 1998	Examineur Reedijk, A.
<p>CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS</p> <p>X particulièrement pertinent à lui seul Y particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A arrière-plan technologique O divulgation non-écrite P document intercalaire</p> <p>T théorie ou principe à la base de l'invention E document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D cité dans la demande L cité pour d'autres raisons S membre de la même famille, document correspondant</p>			

FORM 150J (3/92) (P.O. 02)